

DEZEMBRO 2020

BOLETIM DO CLUBE DE ENTUSIASTAS DOS CAMINHOS DE FERRO

COVID 19 – A SEDE CONTINUA ENCERRADA ATÉ AVISO EM CONTRÁRIO

A sede continua oficialmente encerrada. A sede antiga já foi entregues à IP e muito brevemente será assinado o novo contrato para o edifício da Estação de Braço de Prata. Na nova sede continua a fase de selecção e arrumação dos artigos, e finalização de obras de reabilitação e adaptação. Por isso, vem a Direcção renovar o apelo aos sócios que tenham disponibilidade para contribuírem, em 2020, com um valor que acharem justo para financiar esta mudança de localização. Esta contribuição pode ser efectuada por transferência bancária para o IBAN do CEC

(comprovativo de pagamento a enviar para cecferro@gmail.com):

PT50 0033 0000 1488 0040 8384 7

Também apelamos, naturalmente, ao pagamento das cotas de 2020 e atrasadas tendo em conta que o CEC vive **quase exclusivamente** desta fonte de financiamento. A evolução da pandemia do Covid-19 determinará quando será possível inaugurar e abrir a nova sede ao convívio por que todos os sócios esperam há meses.

Augusto Sequeira

ICE "V" EXPERIMENTAL: A "PEDRA NO SAPATO" DA SNCF

Os franceses não sendo os pioneiros na "alta velocidade" (essa honra cabe aos japoneses, com a inauguração da linha "Tokaido" em 1964) sempre estiveram na sua vanguarda... a atestar isso, temos o facto de terem os recordes dos 240 km/h (243 km/h com a CC 7121 em Dijon, 1954), 300 (331 km/h com a CC 7107 e BB 9004 em Março de 1955), os 350 (380 km/h com o TGV PSE nº 16 em Fevereiro de 1981), os 500 km/h (515 com o TGV Atlantique em 1990) e os 550 (574 km/h com o AGV em 2007).

Possivelmente poderão ser também eles a conseguir passar a barreira dos 600 kms/n...

No entanto, nesta "colecção" de recordes, falta apenas o marco dos 400 kms/h... e aqui é que reside "a pedra no sapato" da estatal francesa SNCF... na verdade, esta mítica barreira é pertença do protótipo alemão "ICE-V", mais conhecido como ICE Experimental (ou Br 410, em termos de classificação de classe)... a composição de alta velocidade que conseguiu "enfurecer" em França, o Palácio Presidencial do Eliseu... Este protótipo único de carácter experimental (daí o nome "Inter City

Experimental", que mais tarde passaria - na futura serie Br 401 - para "Inter City Express") tem uma curiosa história, que passarei a contar.



Foto Wikipédia

Tal como já afirmei, desde o princípio dos anos '50, que a França dominava no campo da "alta velocidade ferroviária", primeiro com as locomotivas (CC 7100 e BB 9000) envolvidas no recorde de 1955 (331 km/hora) e já no princípio da década de '80, com o TGV Sud-Est, com a

FICHA TECNICA:

BOLETIM DO CLUBE DE ENTUSIASTAS DOS CAMINHOS DE FERRO

espantosa velocidade de 380 km/hora, atingida em 26.02.1981.

Passados 4 anos, a DB anunciava o seu protótipo para as futuras linhas de alta velocidade: a série 410, e que ficou conhecido como "ICE-V Experimental"... em 1985 entrou ao serviço como protótipo único de duas cabeças motrizes e duas carruagens intermédias (estas classificadas como classe 810) - a que quase sempre era adicionada uma terceira carruagem para monitorização de dados. As cabeças motrizes foram construídas por um agrupamento englobando a Krupp, a Krauss-Maffei e a Thyssen-Henschel, enquanto que as carruagens foram fabricadas pela Messerschmitt-Bölkow-Blohm, pela Duewag e pela Linke-Hofmann-Busch.



Por curiosidade, refira-se que as cabeças motrizes pesavam 78 toneladas cada e desenvolviam uma potência de 3.640 kW, e eram baseadas na classe E-120, que foram colocadas ao serviço (como protótipos) uns anos antes... digamos que as cabeças do ICE-V eram na verdade E-120 mais sofisticadas "com carcaça aerodinâmica".



Apesar de desde muito cedo ter demonstrado ser um conceito concorrente ao TGV francês, assente num formato mais "tradicional", sem os célebres "bugies Jakobs" que equipavam as composições francesas, a SNCF nunca viu no ICE-V um concorrente sério: inclusive quando o protótipo alemão dava os seus primeiros passos, já os franceses projectavam ultrapassar a barreira mítica dos 400 km/hora: os responsáveis franceses gracejavam dizendo frequentemente que no dia em que o ICE conseguisse atingir os 350 km/h, já o TGV teria ultrapassado há muito a tal barreira dos 400 km/h...

No entanto e para espanto do "mundo ferroviário" (em especial dos franceses), tudo se alterou no dia 01.05.1988: após 3 anos de intensos testes, o ICE-V atingiu a velocidade de 406,9 km/h passando pela primeira vez o umbral dos 400 km/h (antes mesmo da SNCF)... esta situação criou um grande "mal-estar" nos meios ferroviários franceses - a SNCF tinha sido batida no seu próprio campo – e de repente o conceito "TGV" deixava de ser o comboio mais rápido do mundo (com as consequentes repercussões que isso teria ao nível comercial). Tal situação chegou ao poder político, tendo originado inclusive "instruções indirectamente directas" do próprio PR francês, no sentido da SNCF retomar a "dianteira" da velocidade... destas implicações, nasceria a segunda geração de TGV (baptizada de "Atlantique") que no inicio da década de '90 ultrapassaria a barreira dos 500 km/h.

Mas para os alemães, a "corrida pelo recorde" terminaria por aqui, pois tinham alcançado o objectivo a que se propuseram: provar que o conceito ICE era capaz de ombrear de "igual para igual" com o conceito francês. Independente de tudo isto, o ICE-V ficará para a história como o primeiro comboio a passar a barreira dos 400 km/h. Aqui está um *link* para a reportagem do recorde de 406 km/h:

https://www.youtube.com/watch?v=NwNg4JS7EQE



Em termos modelísticos, o ICE-V foi reproduzido em sistema AC, pela Märklin a partir de 1985, através das referências 3371.1 (analógica) e 3671.1 (digital), tendo sido dos primeiros modelos da marca de Göppingen a utilizar o motor Faulhaber, o que para além de lhe conferir uma apreciável velocidade, fazia com que o barulho do motor (resultado das tradicionais "cascatas de engrenagens") fosse significativamente reduzido. Este modelo foi igualmente pioneiro ao utilizar 2 motores (um em cada cabeça motora), o que permitia que independentemente da direcção que a composição levasse, teria sempre uma unidade motora a traccionar. Em DC, o ICE-V foi produzido em H0, pela Fleischmann e pela Roco. Em N, foi produzido pela Fleischmann e pela Minitrix. A escala Z também foi "contemplada" com um ICE-V, muito naturalmente fabricado pela Märklin.

João Corte-Real

<u>Contactos</u> Site: http://www.cecferro.com/ <u>Flickr:</u> http://flickr.com/photos/cecferro <u>Youtube:</u> https://www.youtube.com/user/cecferro

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

<u>Facebook:</u> http://facebook.com/cec.clube e-mail: cecferro@gmail.com

SÍTIOS E MEMÓRIAS: BRAÇO DE PRATA, ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, FRAGMENTOS DA HISTÓRIA

A Estação de Braço de Prata construída no ano de 1889, nos antigos terrenos da Azinhaga dos Alfinetes, está localizada na Freguesia de Marvila. A sua área adjacente foi, mais tarde, adquirida pela Ca. Real dos Cas.de Ferro Portugueses, onde, em 1892, se iniciaria a construção de vários edifícios destinados a residências de ferroviários e, sobretudo, grandes armazéns tendo em vista albergarem produtos oriundos das nossas Beiras (Beira Baixa e, Beira Alta) e, também mercadorias provenientes do centro portuário, uma zona de intenso trânsito marítimo. Toda esta estrutura surgiu tendo em vista canalizar, para o centro da capital, aqueles produtos, que entravam no circuito de distribuição.



A industrialização na Zona de Marvila até aos anos 50 do século XX, onde pontificavam a Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata; a fábrica da Cª. de Fiação e Tecidos Lisbonense: a fábrica da Companhia dos Tabacos "A Tabaqueira"; a Fábrica Samaritana / Companhia de Fiação de Algodão; Fábrica Oriental. Moagem de Cereais; uma fábrica de rolhas de cortiça; as tanoarias; e os armazéns de vinhos de Abel Pereira da Fonseca, viriam a constituir um dos pólos de intenso tráfego de mercadorias e pessoas empregadas na actividade do caminho-de-ferro, tendo sido criado o Entreposto Ferroviário inserido na área da estação com ligação à importante cintura industrial de Lisboa que ficaria completada em 5 de Setembro de 1891 com a inauguração do troço Campolide - Sete Rios - Chelas -Braço de Prata. Movimentava-se cerca de 100 vagões em fretes de grande e médio porte que oscilavam entre as 80 e 100 toneladas. Havia três comboios diários expressos (expedição de "grande velocidade") que descarregavam no cais produtos agrícolas; leite; queijo; madeiras: gado, provenientes das Beiras e, também o peixe do Oeste. As águas Pedras Salgadas e Vidago utilizavam cinco vagões diários para o transporte do respectivo vasilhame. O comboio-correio fazia a sua

paragem nesta estação recebendo e descarregando sacos de correspondência. Adjacente à passagem de nível existente próximo do atual CCO, funcionava a fábrica de destilação que criou a bagaceira com a marca "Macieira", hoje ainda apreciada. A triagem dos vagões era feita no final do comprido cais, através da placa giratória que servia duas vias estabelecidas para o efeito (onde hoje se encontra o edifício do CCO), e que estavam conetadas com outras cinco linhas existentes. O Posto de Controlo de Tráfego (PCT) adjacente à estação, comandava todas as manobras de todo o movimento de comboios que circulavam pelas diversas linhas que se estendiam ao longo do comprido cais.

Todo este movimento absorvia um total de cento e vinte e oito trabalhadores assim distribuídos: 100 da CP e, 28 da rodoviária: E.G.T. Empresa Geral de Transportes; Sampaio Costa & Azi; Freitas & Araújo; Nascimento & Simões, destacadas transportadoras que mantinham estreita ligação com a operadora ferroviária. A contabilidade era feita na própria estação, transitando na década de 60 do século XX para o local onde se encontra a sede do C.E.C. Os edifícios adjacentes à estação albergavam várias valências da atividade, sendo, alguns deles, de residência dos trabalhadores do caminho-de-ferro. Era como uma pequena comunidade rodeada, de um lado por quintas onde florescia uma agricultura diversificada (produtos hortícolas, vinha, azeite) que abastecia os mercados de Lisboa e, do outro lado por núcleos fabris que, ainda hoje, testemunham um espaço e um tempo que espreitamos, tentando decifrar como seria a vivência de todas aquelas famílias que compartilhavam esse "bairro". Naquela época núcleos edificaram-se pequenos habitacionais conhecidos como Vila Dias, Ilha Operária, Vila Pereira, Bairro Operário e, Bairro Grandella. Segundo o que me foi transmitido por um idoso ferroviário, nas longas noites de verão os residentes espalhavam-se pelo largo da estação e ali confraternizavam em ambiente de verdadeira identidade colectiva.

Na Rua Direita de Marvila, 3, pode-se observar, ainda, vestígios daquela que foi conhecida por Casa dos Ferroviários, que testemunha a importância que o caminho-de-ferro desempenhou em toda a zona circundante, dando abrigo a um elevado número de trabalhadores do sector ferroviário. O troço ferroviário de Santa Apolónia e até Cabo Ruivo foi baptizado pelos ferroviários a "linha da muralha", por ir marginando o

A importância de toda esta zona no contexto sócioeconómico da região de Lisboa está bem representada na heráldica do brasão assim ordenada:

Contactos Site: http://www.cecferro.com/

Flickr: http://flickr.com/photos/cecferro Youtube: https://www.youtube.com/user/cecferro

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

Facebook: http://facebook.com/cec.clube e-mail: cecferro@gmail.com

DEZEMBRO 2020

BOLETIM DO CLUBE DE ENTUSIASTAS DOS CAMINHOS DE FERRO

Escudo de Prata, dois perfis de carril negro e uma roda dentada de vermelho; campanha ondada a azul e prata. Coroa mural de prata de três torres. Os símbolos heráldicos representam:

- Carril (símbolo que representa os caminhos de ferro um dos pólos de desenvolvimento da freguesia);
- Roda dentada (significativa da existência de grande número de unidades industriais);
- Ondeado de duas faixas de azul e uma de prata (referência ao *Rio Tejo* que banha a freguesia e que foi, também, um dos grandes meios do seu desenvolvimento.)
- Coroa mural de prata de três torres



Valdemar Tomás

EFEMÉRIDE EM DEZEMBRO

21 de Dezembro de 1908

Abertura à exploração do troço entre Espinho e Oliveira de Azeméis, na Linha do Vale do Vouga.

Rafael Machado



O C.E.C. tem à venda uma nova colecção de 9 postais, comemorativa dos 50 anos das locomotivas diesel CP EE 1400. Uma edição AVAFER, Associação Valonguense dos Amigos da Ferrovia, com o apoio da Câmara Municipal Famalicão. O valor da colecção é de 5€ acrescido de 1€ de portes de correio. Aos interessados, podem enviar um pedido cecferro@gmail.com.



QUOTIZAÇÃO DO C.E.C.

Informamos os nossos associados, que se encontram a pagamento na nossa sede, as quotas de **2020 e as atrasadas**, nos seguintes montantes:

- Adultos: €25,00/ano ou €12,50/semestre
- Menores de 18 anos:
 €23,00/ano ou €11,50/semestre
- Maiores de 65 anos:

€23,00/ano ou €11,50/semestre

Se não puder passar pela nossa sede e lhe for mais conveniente, pode fazer uma transferência bancária para a conta do CEC, com o seguinte IBAN:

PT50 0033 0000 1488 0040 8384 7

<u>Nota</u>: caso opte por esta via, agradecemos que nos informe, via *e-mail* ou postal, do acto da transferência, sobretudo se o titular da conta não for o próprio associado. Facilita-se assim o trabalho do nosso tesoureiro.



<u>Contactos</u>

Flickr: http://flickr.com/photos/cecferro

<u>Site:</u> http://www.cecferro.com/ <u>Youtube:</u> https://www.youtube.com/user/cecferro

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

<u>Facebook:</u> http://facebook.com/cec.clube e-mail: cecferro@gmail.com

-4.